

אוניברסיטת תל אביב

הפקולטה למדעי החברה ע"ש גרשון גורדון
ביה"ס לפסיכולוגיה

תכנית התערבות להגברת מוטיבציה לנהיגה בטוחה

עליזה כרמל, שולמית קרייטלר

תהליך ההתערבות נעשה בשב"ס
המחקר מומן ע"י קרן המחקר של איגוד חברות הביטוח

פברואר 2014

תכנית התערבות להגברת מוטיב ציה לנהיגה בטוחה

עליזה כרמל ושולמית קרייטלר, ביה"ס לפסיכולוגיה אוניברסיטת ת"א.
 תהליך ההתערבות נעשה בשב"ס
 המחקר מומן ע"י קרן המחקר של איגוד חברות הביטוח

תקציר

מטרת המחקר הינה לבדוק אפשרות של שינוי בדפוסי חשיבה והתנהגות הקשורים במוטיבציה לנהיגה בטוחה. המחקר מבוסס על מחקר קודם (כרמל, קרייטלר, 2010), שעסק במכלול עמדות הקשורות בכוונה התנהגותית לנהוג בצורה בטוחה; בו נמצא צבר של עמדות אשר הבחין בצורה מובהקת מאוד על הבדל בין נהגים "בטוחים" לנהגים "מסוכנים", בפועל.

השתתפו בניסוי אסירים מבית הסוהר "מעשייהו", שהיו אסורים בגין עבירות תנועה חמורות, אשר ענו על שאלוני עמדות לפני ואחרי תהליך ההתערבות. תהליך ההתערבות כלל 10 מיפגשים של שעה וחצי כל אחד, בקבוצות של עד 15 משתתפים. במפגשים נדונו 13 נושאים שעמדות לגביהם נמצאו במחקר הקודם מבחינות בין נהגים "בטוחים" לנהגים "מסוכנים". הדבר נעשה באמצעות הצגת סרטונים ודיון בקבוצה על העמדות הקשורות בנושא ובהתנהגות הנדונים; וכן, נדונו אופני נהיגה בטוחה אפשריים במצבים הקשורים בנושאים אלה. נערכו 4 סדרות של סדנאות

בקבוצת הביקורת השתתפו נהגים מהקהילה, אשר ענו פעמיים על השאלונים של הרגלי נהיגה ושאלוני עמדות כמו קבוצת הניסוי, בהבדל זמן של 3-6 שבועות.

התוצאות הצביעו על:

- שינוי מובהק בציוני הצבר אצל האסירים לפני ואחרי הסדנאות, באופן שמצביע על הגברת המוטיבציה לנהיגה בטוחה.
- שינוי מובהק אצל האסירים באמונות במוטיבים ובסוגי האמונות לפני ואחרי הסדנאות לכיוון הגברת המוטיבציה לנהיגה בטוחה.
- בקבוצת הביקורת לא נמצאו הבדלים מובהקים או משמעותיים בין ציוני הצבר בין המילוי הראשון למילוי השני של השאלונים. כלומר, העמדות הנבדקות אינן משתנות משמעותית במשך הזמן.

- הבדלים מובהקים מאוד נמצאו בין השינויים שחלו בציוני הצבר אצל קבוצת הניסוי שעברו את תהליך ההתערבות לאלו מקבוצת הביקורת שלא עברה התערבות בנושא זה.

במחקר הקודם הבדל זה נמצא מבחין בין נהגים בטוחים לנהגים מסוכנים. ממחקר זה ניתן להסיק שתהליך ההתערבות שהוצע משנה את המוטיבציה לנהיגה בטוחה ומגביר את הכוונה ההתנהגותית לנהוג באופן בטוח.

I. מבוא

מטרת המחקר הינה לבדוק אפשרות של שינוי בדפוסי חשיבה והתנהגות הקשורים במוטיבציה לנהיגה בטוחה.

המחקר מבוסס על מחקר קודם (כרמל, קרייטלר, 2010), שעסק במכלול אמונות הקשורות בכוונה התנהגותית לנהוג בצורה בטוחה.

המחקרים הקודם והנוכחי מבוססים על תיאוריית האוריינטציה הקוגניטיבית, שעקרוניתה נקבעו ב- "Cognitive Orientation Theory" (Kreitler & Kreitler, 1976) ועודכנו מחדש (Kreitler, 2004).

במחקר הקודם (כרמל וקרייטלר, 2010), נמצא צבר אמונות הרלבנטי לנהיגה, אשר הבחין בין נהגים "בטוחים" לנהגים "מסוכנים". במחקר הנוכחי, הופעלה "תכנית התערבות" המבוססת על הצבר הזה, בקרב נהגים "מסוכנים". מטרת המחקר הייתה לשנות את האמונות שהרכיבו את הצבר הזה באופן שיכוונו למוטיבציה לנהיגה בטוחה.

גורמי אנוש בתאונות דרכים

ניתן לסווג את גורמי הסיכון לתאונות דרכים ל- 3 סוגים עיקריים:

- גורמים סביבתיים (תנאי דרך לא בטיחותיים תשתית לקויה, ראות לקויה, שילוט לא ברור וכו').

- תקלות ברכב.

- גורמי אנוש הקשורים בהתנהגות הנהג או בהתנהגות משתמשים אחרים בדרך.

שני הסעיפים הראשונים כוללים מדדים הנדסיים לסוגיהם, והשלישי מדדים התנהגותיים – פסיכולוגיים.

לפי נתוני הלמ"ס (2003) ב- 91% מהתאונות עם נפגעים לא נמצאו ליקויים בתקינות הדרך.

ב-86% מהתאונות עם נפגעים לא נמצאו ליקויים בתאורה או בראות, ורק 0.1% מהתאונות אירעו בגלל רכב לא תקין. תאונות דרכים קורית בגלל אחד מסוגי הגורמים או משילוב ביניהם.

לפי אותם נתונים ב-89.8% של התאונות עם נפגעים הייתה עבירת נהג שקדמה לתאונה. בנוסף לכך, נהג המודע לגורמים הסביבתיים והוא בעל מוטיבציה לנהיגה בטוחה, עשוי להתאים את הנהיגה לכך ולמנוע את התאונה. הדבר מדגיש את החשיבות של התייחסות לגורמי אנוש בנהיגה. התנהגות הנהיגה כוללת פעולות שביצוען תלוי ביכולת של הנהג (יכולת מוטורית, יכולת חושית-תפיסתית ויכולת קוגניטיבית הכוללת ידע וקבלת החלטות בשעת נהיגה) וכאלה התלויות במוטיבציה של הנהג.

המחקר הקודם (כרמל, קרייטלר, 2010) ומחקר זה עוסקים במוטיבציה לנהיגה בטוחה בלבד; וההתייחסות לכשרים בנהיגה ורמתם היא רק מנקודת המבט של תפיסת הנהג את כשריו והשפעתה על המוטיבציה שלו לנהיגה בטוחה ועל סגנון הנהיגה שלו.

נקודת המוצא העקרונית של המחקר היא ש"נהיגה בטוחה" או "נהיגה מסוכנת" הן התנהגויות הנעשות מתוך בחירה (לאו דוקא מודעת) והן מכוונות על ידי "כוונה התנהגותית". נהיגה בטוחה תלויה בכוונתו של הנהג לנהוג באופן בטוח וביכולתו לעשות זאת.

נהיגה היא פעילות המורכבת מרצף של פעולות רבות וכרוכה בשרשרת רצופה של החלטות (האם לעקוף? האם לעצור בתמרור או ברמזור? באיזו מהירות לנסוע? באיזו מידה להתקרב לרכב שמלפנים? וכו'). ניתן להניח שעל פי רוב אין נהג שמתכוון לבצע תאונה. אולם, המוטיבציה לנהיגה בטוחה צריכה להיות חזקה דייה כך שבכל מצב היא תגבר על מוטיבציות אחרות, הקשורות באישיות הנהג ובמצב, והתומכות בביצוע של פעולות באופן מסוכן (למשל, המוטיבציה להגיע ליעד מהר, להיות "צודק" וכו').

מהי "נהיגה מסוכנת"

במחקר הקודם ההתנהגות של "נהיגה מסוכנת" הוגדרה כהתנהגות שבעקבותיה אירעה תאונה עם נפגעים, או התנהגות המקדימה בשכיחות גבוהה ארוע כזה. הדבר התבסס על נתוני הלמ"ס (2003). מעורבות כנהג, באופן שאינו חף מאחריות, בתאונת דרכים עם נפגעים. הנתונים נאספו בחס להתנהגויות הבאות:

- מעורבות כנהג, באופן שאינו חף מאחריות, בתאונת דרכים עם נפגעים.
- מעורבות כנהג, באופן שאינו חף מאחריות, בתאונת דרכים עם נזק בלבד.
- שלילת רשיון בגלל תאונה או עבירה חמורה.
- מספר דו"חות משטרתיים על עבירות תנועה.

- שכיחות ביצוע עבירות תנועה, על פי דיווח עצמי בשאלון עם רשימת עבירות שנמצאו מקדימות באופן שכיח תאונות עם נפגעים.
- במחקר הקודם (כרמל וקרייטלר, 2010) נמצא שההשוואה על פי שכיחות עבירות תנועה הנ"ל מייצגת את המסוכנות בנהיגה ונמצאת במתאם גבוה מאוד עם צבר האמונות.
- במחקר הנוכחי, כל המשתתפים בקבוצת הניסוי היו כאלה שהורשעו בבית משפט ונאסרו בבית הסוהר בגין עבירות תנועה; כלומר, היו נהגים "מסוכנים".
- בקבוצת הביקורת, שנבחרה באופן רנדומלי, לא נמצאו נהגים שעברו תאונות עם נפגעים ב-3 השנים האחרונות או שנשלל מהם רשיונם. השתתפו נהגים "בטוחים" ונהגים "מסוכנים"; אשר מסוכנותם התבטאה במשתנה שכיחות העבירות.

תיאוריית האוריינטציה הקוגניטיבית:

תיאוריה שתיארה והסבירה כיצד אמונות מכוונות התנהגות היא תיאוריית האוריינטציה הקוגניטיבית (Kreitler & Kreitler, 1976). המחקר הקודם (כרמל וקרייטלר, 2010) והמחקר הנוכחי מתבססים על העקרונות התיאורטיים ועל הפרדיגמות הניסוייות שפותחו במסגרת תיאוריה זו.

כפי שמתואר במאמר של Kreitler (2004), יש מספר שלבים בתהליך ההחלטה של אדם לנקוט בהתנהגות מסוימת:

לאחר תפיסת הגרוי, הבנת מובנו והרלבנטיות שלו למצב, האדם מתמקד בשאלה "מה עלי לעשות?". בשלב זה הוא יוצר אמונות המתייחסות לנושאים שניתפסים בעיניו רלבנטיים לגירוי ולפעולה האפשרית כתגובה.

התיאוריה מגדירה ארבעה סוגים (רכיבים) של אמונות:

- "אמונות על מטרות", "מה אני רוצה?". (לדוגמא: אני רוצה לשמור על זכויותי).
- "אמונות כלליות", מתייחס למציאות מחוץ לאדם. (לדוגמא: מי שלא עומד על זכויותיו הוא "פרייר").
- "אמונות על עצמו", מתייחס לאופן שבו הוא תופס את עצמו. (לדוגמא: אני מתרגז מאוד כשלא נותנים לי את המגיע לי).
- "אמונות על נורמות", מתייחס למה מותר ומה אסור בעניין הרלבנטי. (לדוגמא: אדם צריך לדרוש בתוקף מה שמגיע לו.)

כל אמונה יכולה לתמוך בפעולה מסוימת כתגובה לגרוי או לא לתמוך בה. כאשר יש תמיכה בפעולה מצד אמונות במרבית המוטיבים במרבית הרכיבים, מתעוררת כוונה לפעולה. כלומר, יש מוטיבציה לפעולה. במקרה שלנו, יש מוטיבציה לנהיגה בטוחה.

קיום "כוונה התנהגותית" אינו מבטיח עדיין פעולה. על מנת להוציא את הכוונה הזו מן הכח אל הפועל יש צורך בתכנית פעולה. כאשר יש לאדם תכנית פעולה ויכולת לבצע אותה, הוא מבצע את הפעולה הנובעת מהכוונה ההתנהגותית.

תיאורית האוריינטציה הקוגניטיבית מאפשרת התייחסות שיטתית לתחום התנהגות המורכב מיותר התנהגויות, למכלול אמונות רחב ביחס להתנהגות הזו וביחס למצב שבו היא מתקיימת. תיאורית האוריינטציה הקוגניטיבית (Kreitler & Kreitler, 1976) מראה את הקשר בין **התנהגות בפועל** בתחומים שונים לבין **מערכת אמונות סובייקטיבית**, באמצעות תהליך שאינו, בהכרח, רציונלי או מודע. במחקר הקודם ובמחקר הנוכחי מתייחסים להתנהגויות המרכיבות סגנון נהיגה בטוח לעומת סגנון נהיגה מסוכן.

במחקר הקודם נמצאו 13 מוטיבים אשר הרכיבו את צבר האמונות לנהיגה בטוחה. (לצבר האמונות ראה נספח א'). המוטיבים: שמירה על הזכויות, ציות לחוקים, היצמדות למטרה, הערכת השלכות של פעולה, התחשבות במגבלות, שליטה ברגשות, נטילת סיכון, חיפוש אחר ריגושים, הצטופפות, יחס לעונש, יחס למהירות, הכחשה ומודעות למוות. במחקר הקודם נמצא שההבחנה בין נהגים בטוחים לנהגים מסוכנים ברורה במיוחד, כאשר לוקחים בחשבון אמונות במיכלול הרכיבים והמוטיבים שנמצאו רלבנטיים.

חלק מהמחקרים במסגרת תיאורית האוריינטציה הקוגניטיבית כללו שינוי של האמונות ובעקבותיהן שינוי ההתנהגות. לדוגמא, שינוי סקרנות (קרייטלר וקרייטלר, 1976, עמ' 253-238), שינוי עמידות לכאב (שם, עמ' 271-253), שינוי התנהגות תוקפנית בקרב ילדי ביי"ס (כרמל וקרייטלר, 1991). האפשרות ליזום שינוי ההתנהגות בעקבות שינוי צבר האמונות, מדגימה אפשרות של קיום קשר סיבתי בין צבר האמונות להתנהגות. במחקר הקודם (כרמל וקרייטלר,

(2010) נמצא קשר מובהק בין צבר האמונות לבין התנהגות נהיגה בפועל בקרב 39 נהגי מוניות שהשתתפו ב"נסיעות מעקב".

המחקר הנוכחי בוחן את האפשרות לשנות את האמונות בצבר האמונות הקשור בנהיגה בטוחה, במטרה לעודד שינוי התנהגות הנהיגה והפחתת תאונות דרכים עם נפגעים.

תהליך ההתערבות :

תהליך ההתערבות נעשה במטרה לשנות את הכוונה ההתנהגותית לנהיגה מסוכנת, באמצעות שינוי האמונות הכלולות בצבר, במטרה להגדיל את התמיכה במוטיבציה לנהיגה בטוחה יותר. התהליך כלל מיפגשים קבוצתיים, שכל אחד מהם היה מוקדש לארבעת רכיבי האמונות במוטיב אחד או שניים מרשימת המוטיבים שנמצאו רלבנטיים במחקר הקודם. מטרת כל מיפגש היתה להביא למודעות של המשתתפים לגבי הרלבנטיות של המוטיב להחלטות שהם עושים בזמן נהיגה.

כל מיפגש כלל :

-הצגת סרטונים שבהם תוארו התנהגויות מסוכנות בנהיגה, תוך הדגשת המוטיב הנדון. נעשה דיון בשיתוף פעיל של המשתתפים באמונות השונות במוטיב זה והשפעתן על החלטת הנהג לנהוג כפי שתואר בסצינה המוסרטת.

-נדונו האמונות של המשתתפים במוטיב הנדון. התנהלה שיחה על האמונות של הנהג שבסרטון. נדונו גם האמונות של נהג שעשוי היה להצליח להימנע מהבעייה שהוצגה בסרטון, וכן דרכי הפעולה האפשריות לנהג שנקלע למצב המתואר. הדבר נעשה בשיחה חופשית, משחק תפקידים, והצגת דוגמאות מעברם התעבורתי של המשתתפים.

השערות המחקר :

1. ציון בצבר האמונות לנהיגה בטוחה אחרי "תהליך ההתערבות" יהיה גבוה מציון הצבר הזה לפני התהליך.
2. צבר האמונות לנהיגה בטוחה לא משתנה באופן מובהק באין התערבות חיצונית.
3. ההבדל בין הציונים בצבר האמונות בקרב הנהגים שעברו את "תהליך ההתערבות" יהיה גדול באופן מובהק מאשר בקבוצת הביקורת.

II. שיטה:

1. משתתפים:

בקבוצת הניסוי היו 54 משתתפים; 45 מהם מילאו את השאלונים לפני ואחרי הסדנאות והיו נוכחים ב-8 מיפגשים, לפחות. רק אלה שעמדו בתנאי הסף האלה שימשו כקבוצת הניסוי ותוצאותיהם נלקחו בחשבון בבדיקה הסטטיסטית. כל המשתתפים היו אסורים בגין עבירות תנועה שונות בתקופת המיפגשים. כל המשתתפים באו בהסכמה ולא קיבלו כל תמורה. ללא כל קשר לבדיקת השאלונים, נרשמה השתתפותם בניסוי ביומנם האישי הממוחשב בשב"ס. הם קיבלו אישור השתתפות בכתב בתום הסדנאות, לפני שהיתה אפשרות לבדוק את תשובותיהם. השאלונים היו ללא ציון שם המשתתף, ונמסרו לידי החוקרים בלבד. כל הנבדקים – גברים, בגיל 21-61 (ממוצע-36). בקבוצת הביקורת 54 משתתפים מהקהילה, מתוכם היו 3 שהחסירו למעלה מ-4 תשובות. כל המשתתפים הם בעלי רשיון נהיגה של שנה, לפחות, הנוהגים 200 ק"מ בחודש, לפחות. בין המשתתפים 22 נשים ו-29 גברים, בגיל 22-81 (ממוצע 49). בקבוצת הביקורת נכללו 2 נהגים שעברו תאונות עם נפגעים ב-3 השנים האחרונות ו-2 נהגים שרשיונם נשלל בעבר. נהגים אלה קיבלו תשלום של 100 ש"ח כל אחד עבור מילוי סדרת השאלונים, לפני שהיה זמן לנבדוק את השאלונים.

השאלונים היו אנונימיים, ללא ציון שם הנבדק.

2. כלים:

כלי המדידה היו 2 סוגי שאלונים שמולאו בדיווח עצמי ומבוססים על המחקר הקודם (כרמל וקרייטלר, 2010). במחקר ההנ"ל נמצאה אמינות גבוהה של הדיווח העצמי, באמצעות השוואה של שאלונים של אותם נבדקים לאחר שבועות מספר.

שאלון אחד עסק בסגנון הנהיגה ונכללו בו שאלות הקשורות בהיסטוריה של הנבדק כנהג. הקריטריונים לנהיגה "מסוכנת" היו: השתתפות בתאונות עם נפגעים, דו"חות משטרתיים על עבירות תנועה, שלילת רשיון נהיגה ושכיחות של ביצוע עבירות המקדימות תאונות עם נפגעים. קריטריונים אלה נמדדו באמצעות דיווח עצמי בקרב הנהגים גם במחקר הקודם, ונמצאו תקפים ומהימנים (ראה ניספח ב').

השאלון השני התייחס לאמונות הקשורות במצבי נהיגה, בארבעת הרכיבים (סוגי האמונות). השאלון היה מורכב מ-4 חלקים, שבכל אחד מהם אמונות ברכיב מסויים. סדר השאלות השתנה

מתת שאלון אחד למשנהו. בכל תת שאלון נכללו כל הנושאים (מוטיבים) אשר נמצאו במחקר הקודם מבחינים באופן מובהק בין נהגים "בטוחים" לנהגים "מסוכנים". (ראה ניספח ג'). רק משתתפי קבוצת הניסוי השתתפו בסדנאות הכלולות ב"תהליך ההתערבות". לא נערך מעקב על האמונות במהלך הסדנאות. משתתפים בקבוצת הניסוי מילאו שאלונים אלה לפני תהליך ההתערבות ואחריו. משתתפים בקבוצת הביקורת מילאו פעמיים את השאלונים בהפרש זמן של 3 שבועות, לפחות, זו מזו. הם לא עברו שום תהליך יזום בין 2 מילויי השאלונים.

3. תהליך:

קבוצת הניסוי היתה מורכבת מ-4 קבוצות כשבכל אחת 10-15 משתתפים. הפעילות כולה התנהלה בהרכבים אלה. כל הפעילות נעשתה בבית הסוהר "מעשייהו" ברמלה. השתתפו בה אסירים מאגפים שונים, אשר בהרשעותיהם היו עבירות תנועה חמורות או תאונות דרכים קשות עם נפגעים או תאונות קטלניות. כולם קיבלו שלילת רשיון, לפחות פעם אחת. התקיימו 10 מיפגשים שבועיים בני שעה וחצי כל אחד, עם כל קבוצה.

במיפגש הראשון הוסבר למשתתפים מבנה הסדנא והוצגה בפניהם תנאי ההשתתפות והרשות להחליט להשתתף בה או לא. אף אחד מהמשתתפים לא פרש בשלב זה; אולם, היו כאלה שמסיבות שונות לא התמידו עד לסיום סדרת המפגשים. חלקם מסיבות שאינן קשורות בסדנא (כגון, התחלת עבודה בבתי המלאכה שבבית הסוהר, חופשה וכו'). תנאי יסודי של השתתפות היה מילוי השאלונים ונוכחות ב-8 מתוך עשרת המיפגשים בסידרה. במיפגש הראשון מילאו המשתתפים את השאלונים. היה מספר לא מבוטל של אסירים ערביים ומספר עולים מרוסיה, אשר לא קראו עברית במידה מספקת. לכן, השאלות הוקראו בקול רם לכולם ביחד. לאחר מילוי השאלונים הוצגו 2 סרטונים בקשר לחשיבות הגורם האנושי בתאונות דרכים ובקשר לקבלת החלטות תוך השוואת "רווח" או "הפסד" במהלך נהיגה.

במיפגשים 2-9 הוצגו בכל פעם נושא אחד או שניים מבין הנושאים המרכיבים את "צבר האמונות לנהיגה בטוחה". המוטיבים: שמירה על הזכויות, ציות לחוקים, היצמדות למטרה, הערכת השלכות של פעולה, התחשבות במגבלות, שליטה ברגשות, נטילת סיכון, חיפוש אחר ריגושים, הצטופפות, יחס לעונש, מהירות, הכחשה ומודעות למוות.

הנושא צויין באופן מפורש. התנהל דיון על הנושא בהשתתפות הנבדקים, תוך ביטוי של עמדותיהם וניסיונם בנושא. במהלך הדיון הוצגו סרטוני וידיאו או צילומים של מצלמות חובבים או מצלמות דרך, הקשורים בנושא והיוו זרז להצגת הנושא ולדיון בו. הסרטונים והצילומים הוצאו מה- Youtube או פורסמו באינטרנט. (רשימת סרטונים בניספח ד').

נדונה התייחסותם של המשתתפים למצבים שתוארו בסרטונים ולאופן שבו התנהגו הנהגים המצולמים.

נדונו ה"רווח" וה"הפסד" שנבעו מהתנהגות זו, ומה היו, כנראה, עמדות הנהג שבסרטון בנושא הנדון, מהן עמדות המשתתפים בקשר לנושא ומה היו עשויות להיות עמדותיו אילו רצה להימנע מהתוצאות החמורות המתוארות בסרטון. כמו כן, נדונו אפשרויות התנהגות של הנהגים המתוארים בסרטון על מנת להימנע מהתוצאה החמורה.

בכל נושא נדונו אמונות מכל ארבעת הרכיבים (כלליות, נורמות, מטרות ועל עצמו).

סדר המוטיבים היה קבוע לאורך הסדנא. בדרך כלל נדונו בכל מיפגש 2 מוטיבים; אולם, בהתאם הדיון במוטיב מסויים עסק המיפגש רק בנושא זה.

בכל מיפגש נדונו מצבים נוספים שבהם המוטיב בא לידי ביטוי, איך כל אחד מהמשתתפים פועל במצבים אלה, מה הן עמדותיו האישיות, מה התוצאות מהתנהגות זו אצלו ואצל אחרים, האם ניתן לשנות את העמדה ואיך ניתן לשנות את ההתנהגות הנובעת ממנה, ועוד.

המוטיבים הנדונים, לפי סדר המיפגשים בהם נדונו (לרשימת הסרטונים שהוצגו בכל מיפגש ראה נספח ד') :

- **שמירה על הזכויות** (מצבים בהם מרגישים שאחרים פוגעים בזכויותינו. איך מגיבים הפגיעה. באיזה אופן אנו פוגעים בזכויות אחרים).
- **הצטופפות** (בין היתר נדונו נזקי אי שמירת מרחק, תחושת האיום בקירבה בין כלי רכב בכביש).
- הערכת השלכות מפעולה (העבירות השכיחות לפני תאונה. באיזו מידה כל אחד מהמשתתפים עובר עבירות אלה. תוצאות של נהיגה תחת השפעת אלכוהול, האם ניתן לצפות תוצאות בכביש).
- **התחשבות במגבלות** (מגבלות הדרך, הרכב והנהג עצמו, מודעות למגבלות אלה, פעולות המגבילות את הנהג ורצוי להימנע מהן בנהיגה כגון שימוש בסלולרי או נהיגה בשכרות).
- **היצמדות למטרה** (מידת הגמישות בהחלטות הקשורות בנהיגה, שינוי מסלול בהתאם למצב, "גניבת" מעבר באור אדום או אי עצירה על מנת להגיע ליעד מהר, נחישות של נהגי משאיות להשלים מיכסת ההובלה).

- **שמירה על חוקי התנועה** (התייחסות לחוקים בכלל ולחוקי התנועה בפרט, נהיגה ללא רשיון, ציות לחוקים שנראים לנו מיותרים, ראיית החוק כקו בסיס להערכה, רגשות הקשורים באי ציות לחוק).

- **יחס עונש** (היחס לעונש שהמימסד מטיל על נהגים עבריינים ומסוכנים, פחד מפני העונש, הענשה של נהגים אחרים שמפריעים בכביש, ענישה כבידה בתאונות פגע וברח, טינה כלפי המערכת על ההענשה).

- **יחס למהירות** (דיון בתוצאות של נהיגה במהירות מופרזת, ה"רווח" המעשי והרגשי בנהיגה במהירות, מירוצ מכוניות ואופנועים- ההנאה והתוצאות).

- **שליטה ברגשות** (מה גורם למשתתף לבד שליטה על רגשותיו בכביש, כיצד הוא מגיב, מה התוצאות האפשריות של תגובה כזו, בריחה אימפולסיבית מהשוטרים כשעומדים להתפס).

- **חיפוש אחר ריגושים** (ביטויים שונים של ריגוש בנהיגה, פעלולים, תחרויות, שתיית אלכוהול ונהיגה).

- **נטילת סיכון** (דיון בעבירות עם סיכון גבוה במיוחד, נסיעות שטח בטרקטורונים ובאופנועים, שידרוג מכוניות למהירויות גבוהות, תחרויות מהירות ופעלולים מסוכנים, יחס לסיכון בכלל ולסיכון בנהיגה בפרט, סיכון גם לאחרים).

- **הכחשה** (הכחשת אשמה, נטילת אחריות בכלל ובנהיגה, מיקוד שליטה חיצוני, הכחשת היכולת לצפות תוצאות).

- **מודעות למוות** (התעלמות מהתוצאה האפשרית עבור הנהג ועבור אחרים, הרס החיים עבור ההרוגים ועבור האחראי לתאונה הקטלנית, הזדהות עם הנהג האחראי ועם משפחות ההרוגים. הוצג ונדון השיר "מרכבות המוות" של חיים גורי).

במיפגשים מס' 6 ומס' 9 נעשתה "חזרה" על הנושאים שנדונו; תוך עריכת "חידון" ומשחק תחרותי. החידונים התייחסו לאמונות שהדונו, תוך הבחנה בין אמונות של נהגים "בטוחים" לאלה של נהגים "מסוכנים".

במיפגש מס' 10, מילאו המשתתפים שוב את השאלונים. לאחר מכן הוצג הסרטון עם השיר "איזה אחלה עולם" של לואי ארמסטרונג בביצועו העברי של גידי גוב ונערכה "מסיבת סיום" עם כיבוד קל. השתתפות בסדנא דווחה בתיק האישי ומכתבי תודה ניתנו למשתתפים בסדנאות.

בקבוצת הביקורת לא התקיימה שום פעילות משותפת בזמן הניסוי. המשתתפים קיבלו שאלון ראשון למילוי, מילאו אותו בזמנם החופשי והחזירו לנסיינית. השאלונים היו אנונימיים. לאחר 3-5 שבועות קיבלו שאלון נוסף למילוי. חלקם מסרו את השאלון ידנית לנסיינית וחלקם העבירו אותו בפקס או במייל. כל משתתף קיבל 100 ש"ח עבור מילוי 2 השאלונים. כ-20 משתתפים, ויתרו על שכרם וביקשו לתרום אותו לעמותה העוסקת במניעת תאונות דרכים.

III. תוצאות:

נערכה בדיקת ההבדלים בין התשובות בשאלונים של משתתפי קבוצת הניסוי, לפני תהליך ההתערבות ולאחריו, בכל מוטיב ומוטיב. כל ציון מבטא את מידת התמיכה של 4 רכיבי האמונות במוטיב הנדון. בכל ההשוואות הציון בשאלונים לאחר התהליך תמך בנהיגה "בטוחה" יותר מאשר בשאלונים לפני התהליך.

נמצא הבדל מובהק במוטיבים הבאים:

- שמירה על חוקי התנועה: $p=0.2\%$.
- נטילת סיכון: $p=0.1\%$
- הערכת השלכות מפעולה: $p=3.3\%$
- מודעות למוות: $p=0.2\%$
- חיפוש אחר ריגושים: $p=0.5\%$.
- הימנעות מהצטופפות: $p=2\%$.
- היצמדות למטרה: $p=0.9\%$.
- הכחשת האחריות: $p=5\%$.

בבדיקה דומה לגבי ההבדלים במוטיבים בין 2 השאלונים בקבוצת הביקורת, נמצא שהיו הבדלים מובהקים במוטיבים: יחס לעונש ($p=1.2\%$), והערכת השלכות מפעולה ($p=3.3\%$). בכל יתר המוטיבים לא היו הבדלים משמעותיים בין 2 השאלונים והתשובות היו עקביות למרות הזמן שחלף בין מילוי שאלון אחד למשנהו.

נערכה בדיקת ההבדלים בין התשובות בשאלונים של משתתפי קבוצת הניסוי, לפני תהליך ההתערבות ולאחריו, בכל רכיב ורכיב (4 סוגי האמונות), במוטיבים השונים. כל ציון מבטא את מידת התמיכה של האמונות במוטיבים השונים ברכיב הנדון. בכל ההשוואות הציון בשאלונים לאחר התהליך תמך בנהיגה "בטוחה" יותר מאשר בשאלונים לפני התהליך.

בקבוצת הניסוי נמצא הבדל מובהק בכל 4 הרכיבים:

- אמונות כלליות: $p=3.5\%$.
- אמונות על נורמות: $p=0.4\%$.
- אמונות על מטרות: $p=0.02\%$.
- אמונות על עצמו: $p=4.5\%$.

בכל הרכיבים המובהקות היא חד צדדית והציונים מציינים תמיכה רבה יותר בנהיגה "בטוחה". בקבוצת הביקורת לא נמצאו שום הבדלים מובהקים בציונים ב-4 רכיבי האמונות ב-2 השאלונים, למרות הבדל הזמנים במילויים.

בבדיקת השוואה בין ההבדלים שחלו בציון הכולל של "צבר האוריינטציה הקוגניטיבית לנהיגה בטוחה", בין קבוצת הניסוי וקבוצת הביקורת נמצאו הבדלים מובהקים מאוד ($p=0.1\%$). התוצאה נתקבלה גם במבחן t להשוואת הבדלים (הנחת השונויות השוות אינה מתקיימת), וגם במבחן Wilcoxon.

IV. דיון:

במחקר הקודם נמצא קשר מובהק בין הצבר הקוגניטיבי לנהיגה בטוחה שנחקר לבין מידת המסוכנות בנהיגה. הדבר הוכח כשהתייחסות למסוכנות בנהיגה נבדקה באמצעות דיווח עצמי ובמעקב בפועל.

מתוצאות המחקר הנוכחי עולה שבעקבות ההפעלה של "תהליך ההתערבות", השתנה צבר האמונות לנהיגה בטוחה בקבוצת הניסוי בכיוון של הגברת מוטיבציה לנהיגה בטוחה. כלומר, ההתערבות היתה אפקטיבית בשינוי צבר האמונות. על סמך 2 המחקרים, ההנחה היא ששינוי הצבר יהיה מלווה בשינוי במוטיבציה לנהיגה בטוחה, ובהתנהגות הנהיגה בפועל. המחקר לוקה ב-2 היבטים, ומן הראוי לבודקם במחקרי המשך:

- בדיקה של יציבות השינוי שנמצא לאחר תהליך ההתערבות לאורך זמן. הדבר לא התאפשר בתנאים הקיימים בבית הסוהר, בגלל שחרור אסירים ומעברם ממקום למקום.
 - בדיקה אם השינוי מתבטא גם בנהיגה בפועל.
- שני היבטים אלה קשים לחקירה ולמעקב בגלל הקושי להגיע לאוכלוסיות של משתתפים נגישות לאורך זמן. אולם, כדאי לנסות לבדוק אותם במחקרי המשך.

שינוי המוטיבציה להתנהגות מסוימת אינה מחייבת שינוי בכל המוטיבים. ואמנם, לא נמצא שינוי מובהק בהגברת המוטיבציה לנהיגה בטוחה בכל המוטיבים בעקבות תהליך ההתערבות. לא מן הנמנע שישנם מוטיבים שבהם קשה יותר לחולל את השינוי הרצוי. ייתכן שכדאי לבדוק את האמצעים שנעשה בהם שימוש בתהליך השינוי במוטיבים שלא חל בהם שינוי מספיק.

עריכת מחקרי המשך באוכלוסיות נוספות (נהגים מקצועיים, לדוגמא), עשויה לשפוך אור נוסף על הנושא, לאפשר מעקב ארוך טווח על נהיגה בפועל ולאפשר יצירת תוכנית התערבות יעילה ומותאמת לאוכלוסיה הרלבנטית.

יש מקום לבדוק הפעלת תהליך התערבות דומה בטרם נהיגה בפועל (סדנאות בבתי ספר תיכוניים), ולבדוק האם הדבר יהיה כרוך בנהיגה בטוחה יותר לאחר מכן.

.V . מקורות:

Kreitler, H., & Kreitler, S. (1976). Cognitive Orientation and Behavior. Springer, New York.

Kreitler, S. (2004). The cognitive guidance of behavior. In J.T.Jost, M. R. Banaji, & D. A. Prentice (Eds.), Perspectivism in Social Psychology: The Yin and Yang of scientific progress, 8, 113-126. American Psychological Association, Washington, DC.

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. (2003). תאונות דרכים עם נפגעים.

כרמל, ע. וקרייטלר, ש. (1991). אוריינטציה קוגניטיבית לתקפנות בקרב ילדי בית ספר. עבודת מסטר, אוניברסיטת תל-אביב. לא פורסם.

כרמל, ע. וקרייטלר, ש. (2010). אוריינטציה קוגניטיבית לנהיגה בטוחה. עבודת דוקטורט, אוניברסיטת תל-אביב. לא פורסם.

הערה: כתובות סרטונים מהאינטרנט בניספח ג'.

ניספח א' : צבר אמונות מצבי של אוריינטציה קוגניטיבית לנהיגה

בטוחה

מוטיב	1. אמונות כלליות	2. אמונות על נורמות	3. מטרות	4. אמונות על עצמו
4. לשמור על זכויותיך	מי שלא עומד על זכות קדימה בצומת נדחפים לפניו.	צריך לשמור על תורך בכביש, שלא יידחפו לפניך.	אני רוצה שלא יעקפו אותי ב"פקק".	"נדחפים" לנתיב שלי ללא רשות מעצבנים אותי מאוד.
11. שמירת חוק	בכביש, יש הרבה חוקים טפשיים ומיותרים.	לא צריך להחמיר עם הנהג. התאונה עצמה היא עונש.	לעולם, אני לא רוצה "להיתפס" בעבירות תנועה בשום פנים ואופן.	אני עובר לפעמים עבירות תנועה, כשאין שוטר בסביבה.
13. נטילת סיכון	התנועה בכביש היא הסכנה הגדולה ביותר בחיי יומיום.	בנהיגה חובה לקחת מקדמי בטחון גדולים ולא להסתכן.	אני רוצה למצות את יכולתי כנהג, גם בסיכון.	אני לוקח תמיד מקדמי בטחון גדולים בנהיגה.
14. הערכת השלכות מפעולה	בכביש, אי אפשר לצפות את התוצאות מראש.	צריך להעריך היטב סיכונים בדרך.	אני רוצה להיות ספונטני, ולא לתכנן כל צעד בדרך.	אני נוהג מצויין, ויודע להגיב מהר להפתעות.
15. מודעות למוות	אי אפשר להיזהר כל הזמן, כי מתים לא רק בכביש.	אסור באופן מוחלט לגרום למוות בכביש. זה כמו רצח.	אני לא רוצה אפילו לחשוב על מוות מתאונה. דרכים.	אני חושב על סכנות מוות, במיוחד בתאונות דרכים.
17. שליטה ברגשות	יש הרבה דברים מתסכלים בכביש שאפשר "להתפוצץ".	צריך להתאפק ולא להתרגז בכביש בכלל.	אני רוצה להתעלם מנהגים שמרגיזים אותי.	אני "רותח" על נהגים ש"זוחלים" בנתיב השמאלי.
20. חיפוש ריגושים	ריגושים נותנים עניין לנהג ושומרים על עירנותו.	צריך לעשות הכל כדי לשמור על הערנות בנהיגה.	אני רוצה הרבה ריגושים כי זה מוסיף לי אנרגיה בנהיגה.	לעיתים קרובות אני עוקף כי משעמם לי להשתרך בשיירה
22. התחשבות במגבלות	יכולת תפיסה ומהירות תגובה חשובות מאוד לנהג.	צריך להיות תמיד מודע לגבולות יכולתך בנהיגה.	אני רוצה שלא יהיו לי מגבלות נהיגה כלשהן.	אני לא יודע להעריך את יכולתי וכשרי כנהג.

מוטיב	1. אמונות כלליות	2. אמונות על נורמות	3. מטרות	4. אמונות על עצמו
25. הצטופפות	הצטופפות בכביש היא, לרוב, בסיס לצרות. -	צריך לשמור מרחק של שתי שניות בקפדנות רבה. -	אני רוצה להתרחק מצפיפות בכביש כדי להימנע מצרות -	אני לא שומר מרחק בנהיגה, כי אז נדחפים לפני.
26. היצמדות למטרה	נחישות להגיע למטרה בהקדם חשובה גם בנהיגה.	אסור לסטות מהדרך אל היעד, כי שינוי גורר שינוי.	איני רוצה להפסיק בנהיגה כל עוד לא הגעתי ליעד.	אני שונא לסטות מהמסלול שתכננתי. -
27. עונש	בדרך כלל, נהג פרוע "חוטף" את הפגיעה שלו.	צריך לחסום "נדחפים", כדי שלא ישתוללו בכביש.	אני רוצה "להחזיר" למי שמסכן אותי בנהיגה שלו.	תמיד אני מתרחק ממי שמסכן אותי בתנועה. -
28. מהירות	מהירות היא הכיף שבנסיעה.	אסור לעבור את המהירות המותרת בשום פנים ואופן. -	אני רוצה להרגיש חופשי ומשוחרר בכביש.	קשה לי לשמור על עירנות בנסיעה איטית.
29. הכחשה	קשה לנהוג אם מודעים כל הזמן לסכנות בכביש.	צריך להיות מודע כל הזמן לכל הסיכונים בכביש. -	אני לא רוצה לחשוב על סיכון בכביש, זה מפריע לי לנהוג.	בקשר לתאונות קשות אני מרגיש ש"לי זה לא יקרה".

ניספח ב': שאלון הרגלי נהיגה

שאלון על הרגלי נהיגה כאשר נהגתי

פרטים אישיים: גיל _____ שנות לימוד: _____ מספר משתתף _____
 2 ספרות ראשונות ת.ז. _____ 2 ספרות אחרונות ת.ז. _____. ספרת ביקורת _____
 שם הנעורים של אמי _____ שם בית הספר הראשון שלמדתי בו _____

נהיגה: קיבלתי רשיון נהיגה לפני _____ שנים. אני לא נוהג כבר _____ שנים/ חודשים.

תאונות: ב-3 השנים האחרונות שנהגתי, היו לי _____ תאונות עם נפגעים

לפני זה היו לי _____ תאונות עם נפגעים.

ב-3 השנים האחרונות היו לי _____ תאונות עם נזק ללא נפגעים.

דו"חות על עבירות תנועה (לא חנייה):

מספר דו"חות התנועה שהיו לי ב-3 שנים האחרונות שנהגתי:

0 פחות מ-3 3-10 יותר מ-10

אם ברצונך, פרט עבירות:

מספר דו"חות התנועה שהיו לי בתקופה שלפני 3 שנים האחרונות:

0 פחות מ-3 3 או יותר

אם ברצונך, פרט עבירות:

היתה לי "שלילת רשיון" **לא** **כן** לפני _____ שנים.

התאונה שבגללה נאסרתי

תאר בקצרה את התאונה שבגללה נשפטת ונאסרת.

מה היה גזר הדין? מה אתה חושב על המשפט ועל גזר הדין?

הרגלי נהיגה שהיו לי כשנהגתי :

1. אני נוהג במהירות של 60 קמ"ש ומעלה בכביש שבו המהירות המותרת היא 50 קמ"ש, לעתים קרובות מאוד לעתים קרובות לעתים רחוקות אף פעם
2. אני נוהג במהירות של 110 קמ"ש ומעלה בכביש שבו המהירות המותרת היא 90 קמ"ש, לעתים קרובות לעתים רחוקות לעתים רחוקות מאוד אף פעם
3. אני לא שומר מרחק מינימלי של 1.5 שניות מהרכב שלפני, לעתים קרובות לעתים רחוקות לעתים רחוקות מאוד אף פעם
4. אני עובר בנהיגה באור אדום ברמזור לעתים קרובות לעתים רחוקות לעתים רחוקות מאוד אף פעם
5. אני עובר קו הפרדה לבן לעתים קרובות לעתים רחוקות לעתים רחוקות מאוד אף פעם
6. אני נכנס ב"אין כניסה" לעתים קרובות לעתים רחוקות לעתים רחוקות מאוד אף פעם
7. אני צריך להפסיק נסיון עקיפה באמצע לעתים קרובות לעתים רחוקות לעתים רחוקות מאוד אף פעם
8. אני נותן זכות קדימה לרכב לפי החוק תמיד לעתים קרובות מאוד לעתים קרובות לעתים רחוקות
9. אני נותן זכות קדימה להולכי רגל לפי החוק תמיד לעתים קרובות מאוד לעתים קרובות לעתים רחוקות
10. נהגתי לאחר שתיית אלכוהול לפעמים די קרובות לעתים רחוקות לעתים רחוקות מאוד אף פעם
11. אני עוצר בשלט "עצור". תמיד לעתים קרובות מאוד לעתים קרובות לעתים רחוקות

ניספח ג': שאלון עמדות במצבי נהיגה

הערה: מס השאלה מורכב מספרת המאות המייצגת את סוג האמונה (אמונות כלליות) ומספר המוטיב בניספח א'

האם, לדעתך, המשפט מתאר את המציאות בכביש?

	1	2	3	4	
יכולת תפיסה ומהירות תגובה חשובות מאוד לנהג					122
	(לא נכון)				
ריגושים נותנים עניין וכיף לנהג ושומרים על עירנותו.					120
	1	2	3	4	
הצטופפות בכביש היא, על פי רוב, בסיס לצרות.					125
	1	2	3	4	
בדרך כלל, נהג פרוע חוטף בסוף את העונש שלו.					127
	1	2	3	4	
מי שלא עומד על זכותו בצומת- נדחפים לפניו.					104
	1	2	3	4	
כולם מקללים כשמישהו נדחף לפניהם בכביש.					131
	1	2	3	4	
בכביש יש הרבה חוקים מיותרים וטפשיים.					111
	1	2	3	4	
נחישות להגיע למטרה בהקדם חשובה מאוד בנהיגה.					126
	1	2	3	4	
קשה לנהוג אם שמים לב כל הזמן לסכנות בכביש.					129
	1	2	3	4	
אי אפשר לחשוב על מוות בזמן הנהיגה. מתים לא רק בכביש.					115
	1	2	3	4	
יש הרבה דברים מתסכלים בכביש אפשר "להתפוצץ".					117
	1	2	3	4	
התנועה בכביש היא הסכנה הגדולה ביותר בחיי יומיום.					113
	1	2	3	4	
בכביש, אי אפשר אף פעם לצפות את התוצאה מראש.					114
	1	2	3	4	
מהירות היא הכיף שבנהיגה.					128
	1	2	3	4	

הערה: מס השאלה מורכב מספרת המאות המייצגת את סוג האמונה (אמונות על נורמות) ומספר המוטיב בניספח א'

האם, לדעתך, המשפט מתאר את הדרך שבה צריך לנהוג?

214	צריך להעריך מראש את הסיכונים בדרך.				
	(נכון) 4	3	2	1 (לא נכון)	
215	אסור בשום פנים ואופן לגרום מוות בכביש. זה כמו רצח.				
	4	3	2	1	
222	צריך להיות תמיד מודע למגבלותיך בנהיגה.				
	4	3	2	1	
226	צריך תמיד לנסוע לפי התכנית שקבעת מראש; כי שינוי גורר שינוי.				
	4	3	2	1	
225	צריך לשמור מרחק של 2 שניות בקפדנות רבה מאוד.				
	4	3	2	1	
217	בנהיגה, צריך להתאפק ולא להתרגז בשום פנים ואופן.				
	4	3	2	1	
231	אסור לקלל בכביש בכלל. זה עלול להיגמר בצרות.				
	4	3	2	1	
220	צריך שיהיו ריגושים בדרך, כדי לשמור על עירנות בנהיגה.				
	4	3	2	1	
204	צריך לשמור על זכויותיך בכביש כדי שלא יידחפו לפניך.				
	4	3	2	1	
227	צריך לחסום נהגים ש"נדהפים" לפניך, כדי שלא ישתוללו בכביש.				
	4	3	2	1	
228	אסור לעבור את המהירות המותרת בשום פנים ואופן.				
	4	3	2	1	
211	לא צריך להחמיר בעונשו של הנהג. התאונה עצמה היא כבר עונש.				
	4	3	2	1	
213	בנהיגה חובה לקחת מקדמי בטחון גדולים מאוד ובכלל לא להסתכן.				
	4	3	2	1	
229	צריך להיות מודע כל הזמן לסכנות בכביש.				
	4	3	2	1	

הערה: מס השאלה מורכב מספרת המאות המייצגת את סוג האמונה (אמונות על מטרות) ומספר המוטיב בניספח א'

האם המשפט מתאר את רעונך כנהג?

325 אני רוצה להתרחק מצפיפות בכביש כדי להימנע מצרות.
(נכון) 4 3 2 1 (לא נכון)

320 אני רוצה הרבה ריגושים בנהיגה, כי זה "כיף" ושומר על עירנותי.
4 3 2 1

319 אני רוצה להגיע בדיוק בזמן, לא להקדים ולא לאחר.
4 3 2 1

331 כשאני כועס אני רוצה לקלל ולא רוצה להתאפק.
4 3 2 1

304 תמיד אני רוצה שלא יעקפו אותי ב"פקק".
4 3 2 1

328 אני רוצה להרגיש חופשי ומשוחרר בכביש תמיד.
4 3 2 1

326 אני לא מוכן להפסיק בנהיגה כל עוד לא הגעתי ליעד.
4 3 2 1

322 אני רוצה שלא יהיו לי שום מגבלות בנהיגה.
4 3 2 1

327 אני עושה הכל על מנת לא להיענש על עבירת תנועה.
4 3 2 1

311 אני רוצה לציית לכל חוקי התנועה.
4 3 2 1

317 אני רוצה להתעלם לגמרי מנהגים שמעצבנים אותי.
4 3 2 1

313 אני רוצה למצות את יכולתי כנהג בכל מקרה.
4 3 2 1

329 אני לא רוצה לחשוב על סכנות בכביש, זה מפריע לי לנהוג.
4 3 2 1

315 אני לא רוצה אפילו לחשוב על מוות מתאונה.
4 3 2 1

הערה: מס השאלה מורכב מספרת המאות המייצגת את סוג האמונה (אמונות על עצמו) ומספר המוטיב בניספח א'

האם המשפט מתאר את התנהגותך בכביש?

427	אני מתרחק מיד ממי שמסכן אותי בכביש				
		1	2	3	4
		(לא נכון)			(נכון)
426	אני שונא לסטות מן המסלול שתכננתי.				
		1	2	3	4
429	על תאונות קשות, אני אומר לעצמי תמיד: "לי זה לא יקרה".				
		1	2	3	4
422	אני לא יודע אם אני ממש נהג טוב.				
		1	2	3	4
415	אני חושב לעתים קרובות על סכנת מוות, במיוחד בתאונת דרכים.				
		1	2	3	4
428	קשה לי מאוד לשמור על עירנות בנסיעה איטית.				
		1	2	3	4
417	אני "רותח" על נהגים ש"זוחלים" בנתיב השמאלי.				
		1	2	3	4
414	אני נהג מצויין ויודע להגיב מהר להפתעות בדרך.				
		1	2	3	4
425	אני לא שומר מרחק בנהיגה, כי אז נדחפים לפני.				
		1	2	3	4
413	אני לוקח תמיד מקדמי בטחון גדולים בנהיגה.				
		1	2	3	4
411	אני עובר עבירות תנועה, כשאין שוטר בסביבה.				
		1	2	3	4
431	אף פעם אני לא מקלל נהגים אחרים, אפילו לא בלחש.				
		1	2	3	4
420	לעתים קרובות אין לי סבלנות להשתרך בשיירה ואז אני עוקף.				
		1	2	3	4
404	"נדחפים" למסלול שלי בכוח מעצבנים אותי מאוד.				

ניספח ד': כתובות סרטונים

מס' ונושא מוטיב	שם סרטון	כתובת הקישור באינטרנט
מפגש מבוא	עביר תנועה חמורות	http://www.youtube.com/watch?v=V_wBn3rMIaM
מפגש מבוא	מהי מכונית הלומותיך?	https://www.youtube.com/watch?v=YzIs7vtTxC0
4 זכויות	אכיפת בריונות	http://www.youtube.com/watch?v=bJ5jr4eyh0A
4 שמירה על זכויות	שחזור תאונת דרכים בערבה	http://www.youtube.com/watch?v=fzUGJuqfW9U
4 זכויות	נהג משתולל עקיפת משאיות	http://www.youtube.com/watch?v=Qjqd-FfeCRU
11 שמירה על חוקים	נוהגים ללא רשיון	http://www.youtube.com/watch?v=61IP74BtT_
11 חוקים	נהיבה ללא רשיון	http://www.youtube.com/watch?v=O_Nind5V5XE
13 נטילת סיכון	רכב נגד 2 אופנועים	http://www.youtube.com/watch?v=3ygOMgkcuZw&feature=player_detailpage
13 סיכון	תחרות בכביש 44	http://www.youtube.com/watch?v=BpJaYlB04Rg
13 סיכון	מצלמות עקיפת מסוכנות	http://www.youtube.com/watch?v=Cw0sM-67xL4
13 סיכון	עקיפה פס לבן	http://www.youtube.com/watch?v=KFFWE5ESX0k
14 הערכת השלכות מפעולה	מה הנהג עושה בזמן נהיגה	https://www.youtube.com/watch?v=YJ2RgcEHZ4s&feature=fvrel
14 השלכות	נהג משתולל על פס לבן	http://www.youtube.com/watch?v=8KGPNvvEUfM&feature=player_detailpage
14 השלכות	תאונות דרכים בישראל	http://www.youtube.com/watch?v=kj4SEoV3hjM
14 השלכות	אכיפת שכרות בנמל ת"א	http://www.youtube.com/watch?v=x8eieGun1VM&feature=player_detailpage
14 השלכות	בשידור חי תאונת דרכים	http://www.youtube.com/watch?v=xQ4U60ah1wY
15 מודעות למוות	מרכבות המוות	http://www.youtube.com/watch?v=dDGus4luGwo
15 מוות	עבריינים בעל כורחם	http://www.youtube.com/watch?v=tLGPJWru9ek
17 שליטה ברגשות	מגיפה בת"ד פגע ברה	http://www.youtube.com/watch?v=3WC-gIR1XaA

http://www.youtube.com/watch?v=FwKq9vY6wp8	הגנה עצמית עם אקדח	17 רגשות
http://www.youtube.com/watch?v=IX7UxTFLgZU	חצי הכוס הריקה	20 ריגושים
http://www.youtube.com/watch?v=TFAH0MHwoTk&feature=player_detailpage	טרקטורון מטורף	20 חיפוש אחר ריגושים
http://www.youtube.com/watch?v=Wf_H4q9MLEk	מוטור אבו אנזה	20 ריגושים
http://www.youtube.com/watch?v=6gG4W9i3A7A&feature=player_embedded	אור ירוק- אלכוהול	22 התחשבות במיגבלות
http://www.youtube.com/watch?v=bGqmgja1wck	לא מסמסים בזמן נהיגה	22 מיגבלות
http://www.youtube.com/watch?v=sM76mbUYunU	מעורבות משאיות בת"ד	22 מיגבלות
http://www.youtube.com/watch?v=Xpi3ZAeo8Do	טלפון ונהיגה	22 מיגבלות
http://www.youtube.com/watch?v=z4-2NI7KnYc&feature=player_detailpage	מה קורה לנהג הזה	25 הצטופפות
http://www.youtube.com/watch?v=G-LeLg_94WU&feature=player_detailpage	כמעט אסון עפולה נצרת	25 הצטופפות
http://www.youtube.com/watch?v=NoGq8hadgAo	דריסה ברמלה	26 הצמדות למטרה
http://www.youtube.com/watch?v=sM76mbUYunU	מעורבות משאיות	26 מטרה
http://www.youtube.com/watch?v=bJ5jr4eyh0A	אכיפת בריונות	27 עונש
http://www.youtube.com/watch?v=eFpwYAcxuRI	מרדף BMW	27 עונש
http://www.youtube.com/watch?v=9LrN1T-yn7c&feature=player_detailpage	אור ירוק מהירות	28 מהירות
http://www.youtube.com/watch?v=yZrtmtYhp7o	אור ירוק מהירות	28 מהירות
https://www.youtube.com/watch?v=J0h_FIqcBrE&feature=relmfu	אור ירוק מהיר' מופרזת	28 מהירות
http://www.youtube.com/watch?v=MVnhbPsn9Wg	תספור את החברה/ה	29 הכחשה
http://www.youtube.com/watch?v=yZrtmtYhp7o	טרקטורון פבע ברצות	29 הכחשה